

A35: LA REMPLACER PAR UN BOULEVARD

UN PROJET POUR L'EUROMETROPOLE

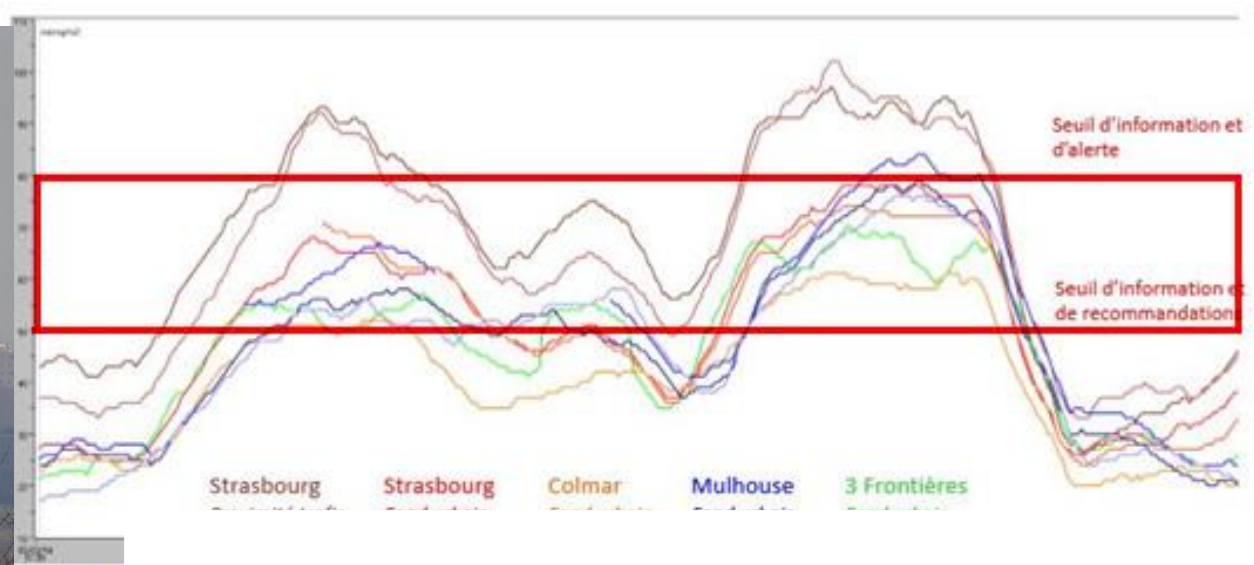
(une hypothèse de travail)

Document de synthèse

M. ANDREIEFF, M. MESSELIS
mars 2016

Ce document est la synthèse d'un travail engagé il y a maintenant 3 ans :
« *Transformer l'A35 en boulevard , une hypothèse de travail* » qui a pour
objectif de réduire tout à la fois, la pollution et la césure urbaine provoquées
par cette autoroute

Les attendus : constats et enjeux

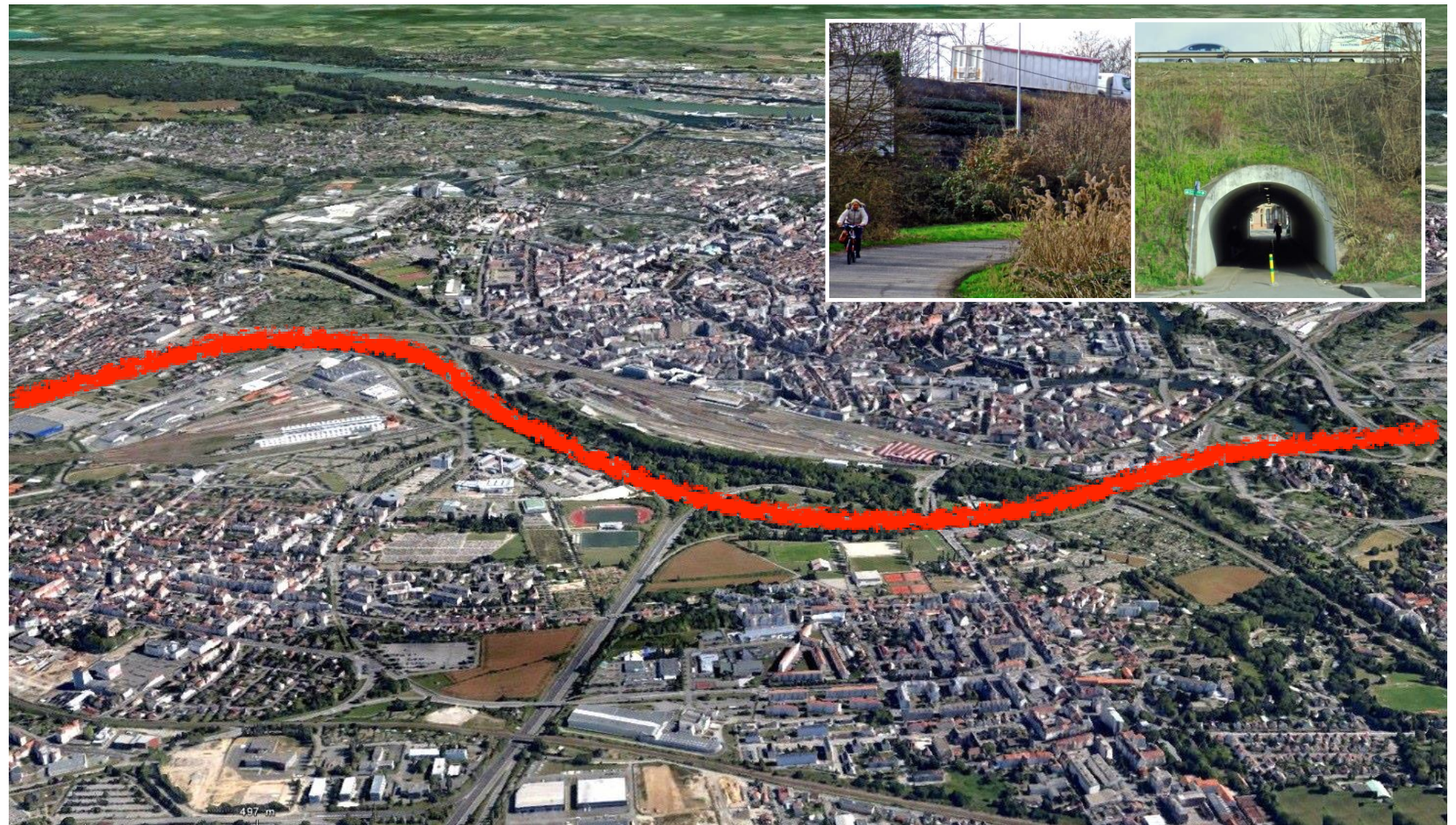


La pollution:
la santé publique :



L'étalement urbain: la
ségrégation sociale

La coupure urbaine:
l'unité territoriale



Le statut de la capitale européenne (pm).



potentiel foncier de
résolution de la
coupure mobilisable

mais A35 = 160.000 VEHICULES / JOUR



- 45,000 morts prématurées en France en 2010
- Coût monétarisé de 68,4 à 96,6 milliard d'€ / an.
(Commission sénatoriale juillet 2015)

**en résumé:
une urgence sanitaire
une blessure à soigner**

une opportunité: un potentiel foncier

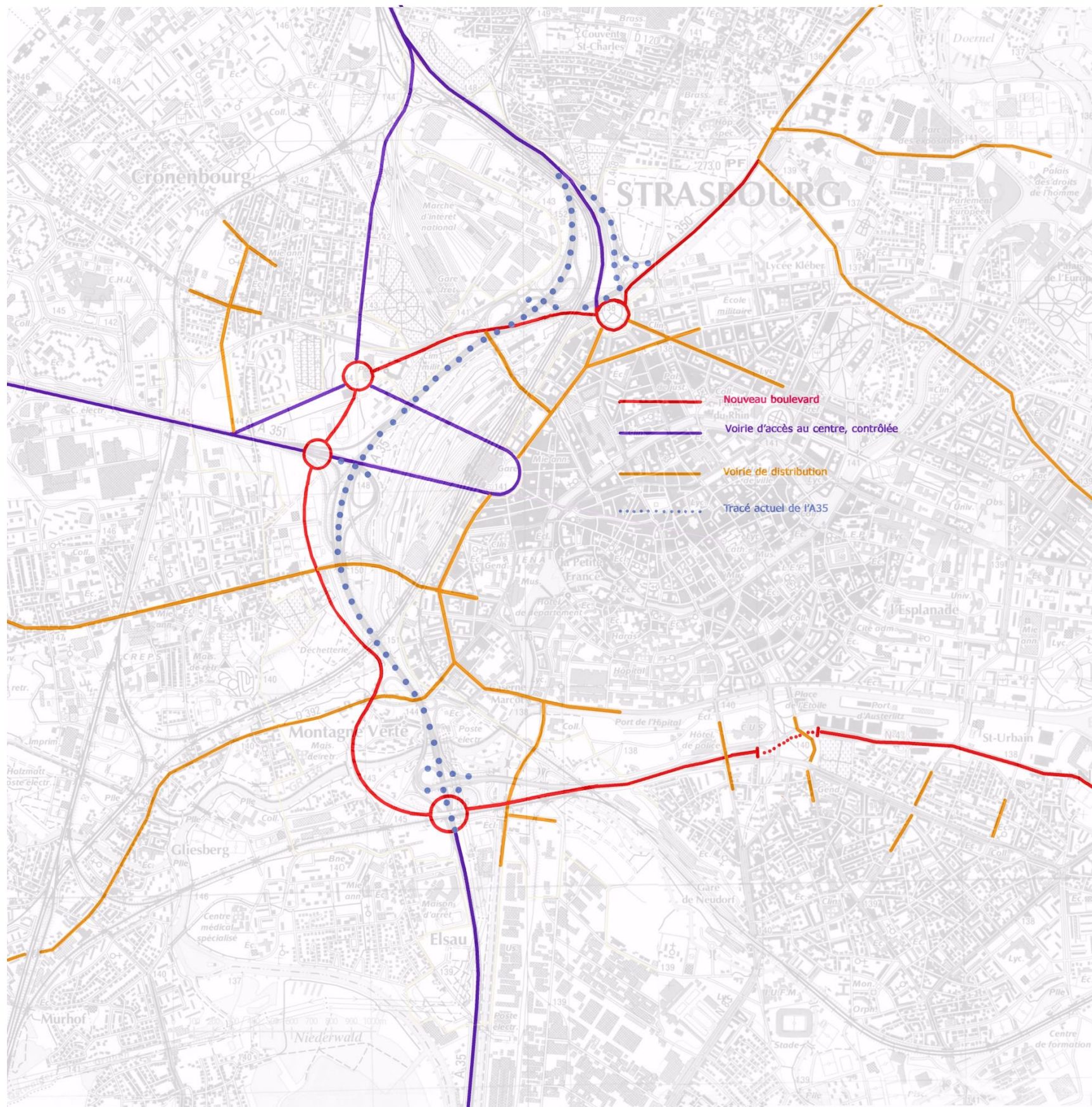
et

une condition : réduire le trafic

1 - VALORISER LE POTENTIEL FONCIER

Objectif à l'échelle de l'Eurométropole: unifier la ville en

- transformant l'autoroute A35 en boulevard, réduisant ainsi la pollution qu'elle engendre,
- aménageant les terrains ainsi libérés, en liaison avec les quartiers limitrophes, afin de constituer une continuité urbaine,
- ouvrant la gare centrale sur l'Ouest de la ville, la rendant traversante,
- créant et confortant les espaces verts dans la ville.
- préservant les conditions de l'urbanité des nouveaux quartiers

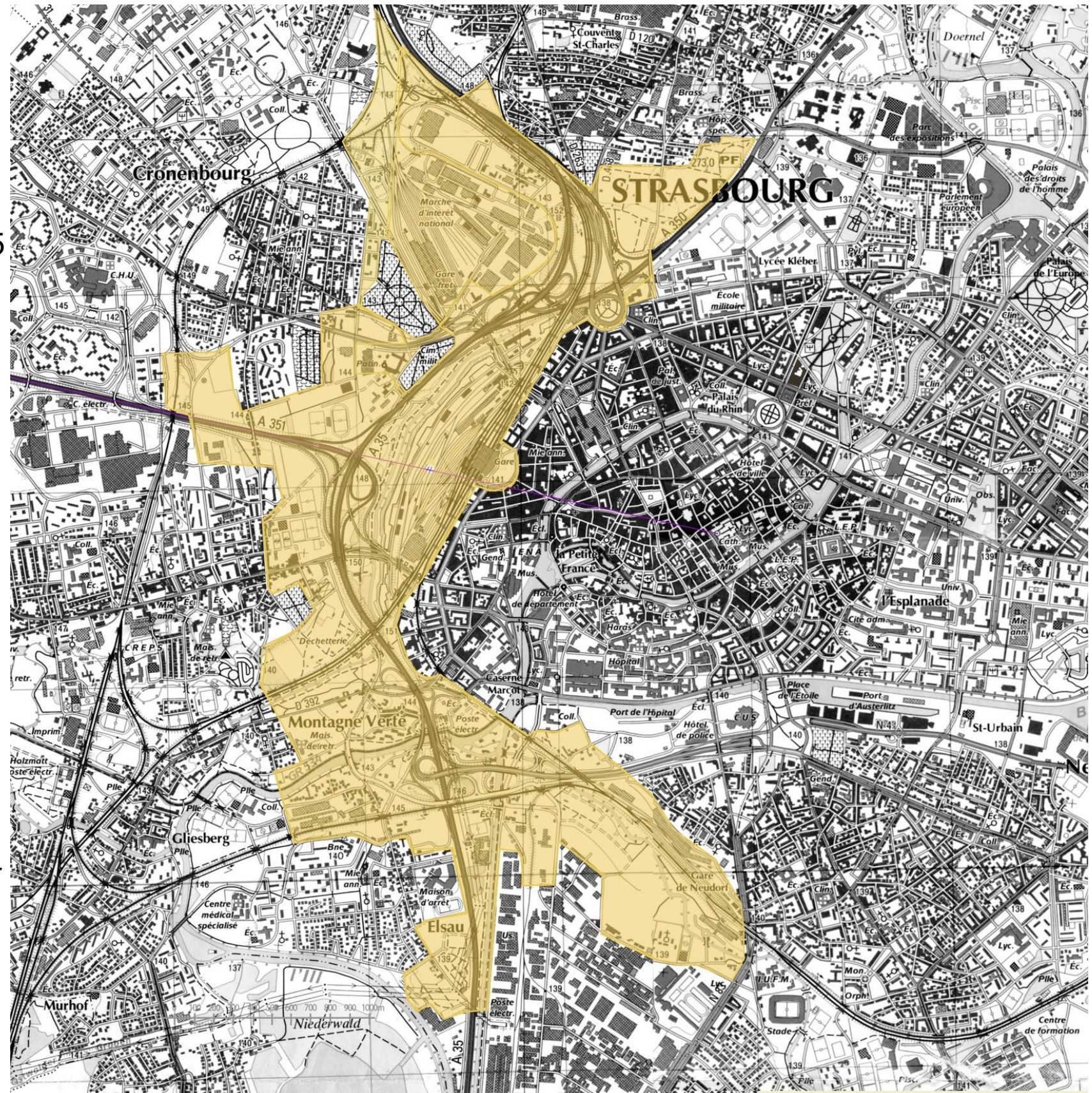


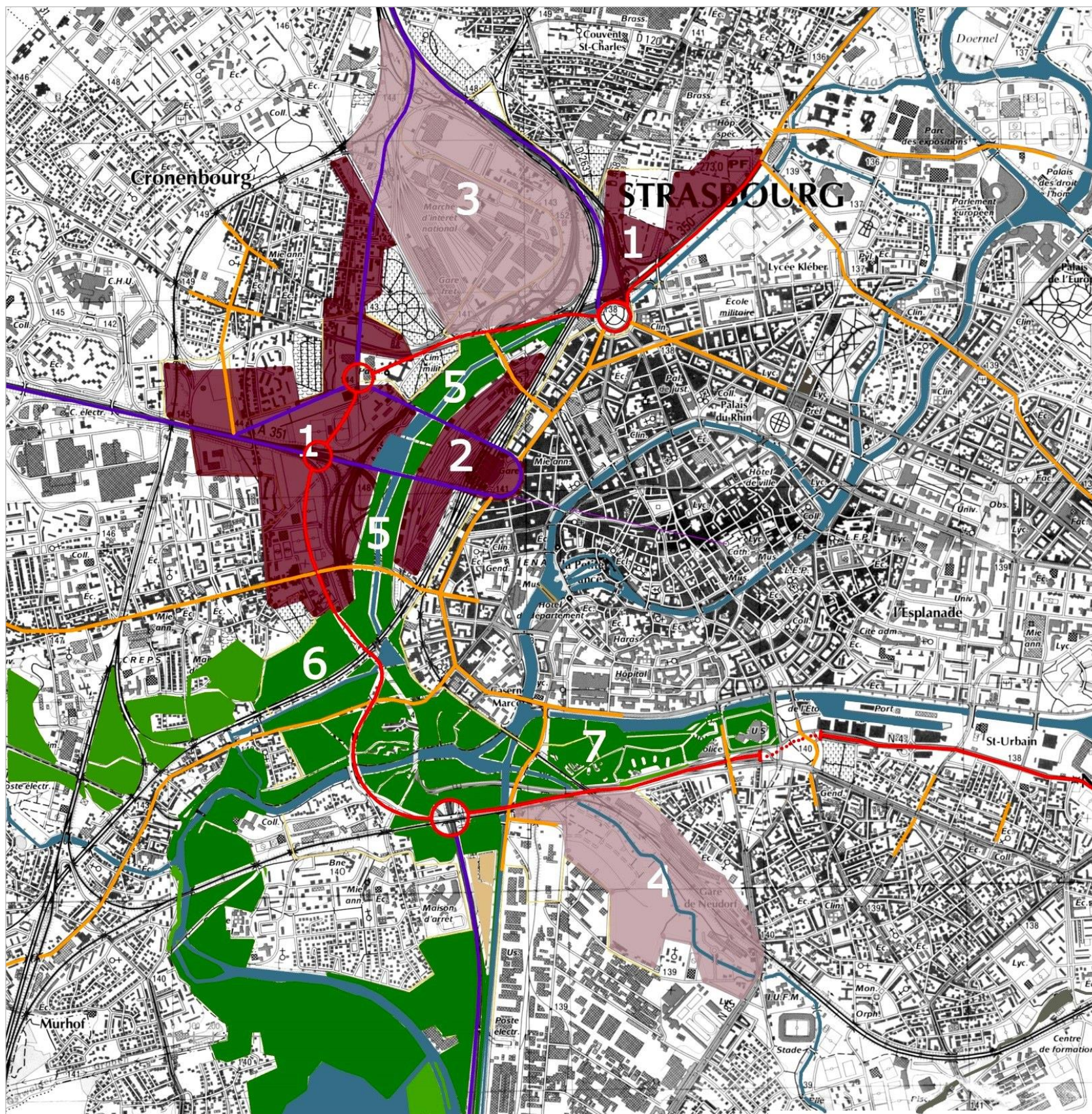
dans le réseau de voirie locale :
un boulevard en substitution de
l'autoroute pour changer
d'échelle

EMPRISES D'AMÉNAGEMENT

cerner l'emprise actuelle de l'A35 et de ses abords (talus de remblaiement, emprise des échangeurs ... accompagnant son fonctionnement) et les terrains directement limitrophes

Dans ces conditions de nouveaux secteurs d'aménagement peuvent assurer l'unité de la ville





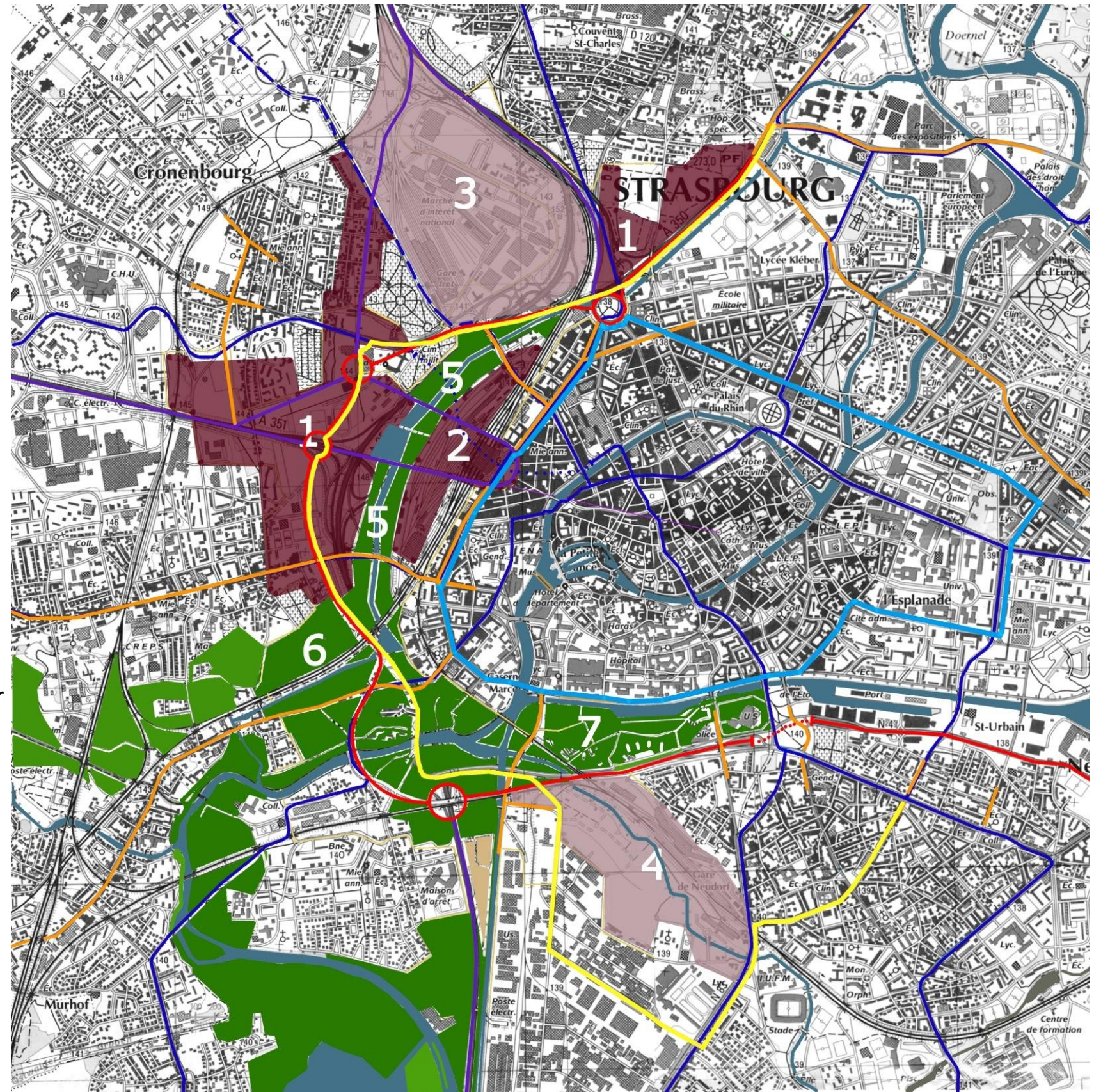
SECTEURS D'AMENAGEMENT

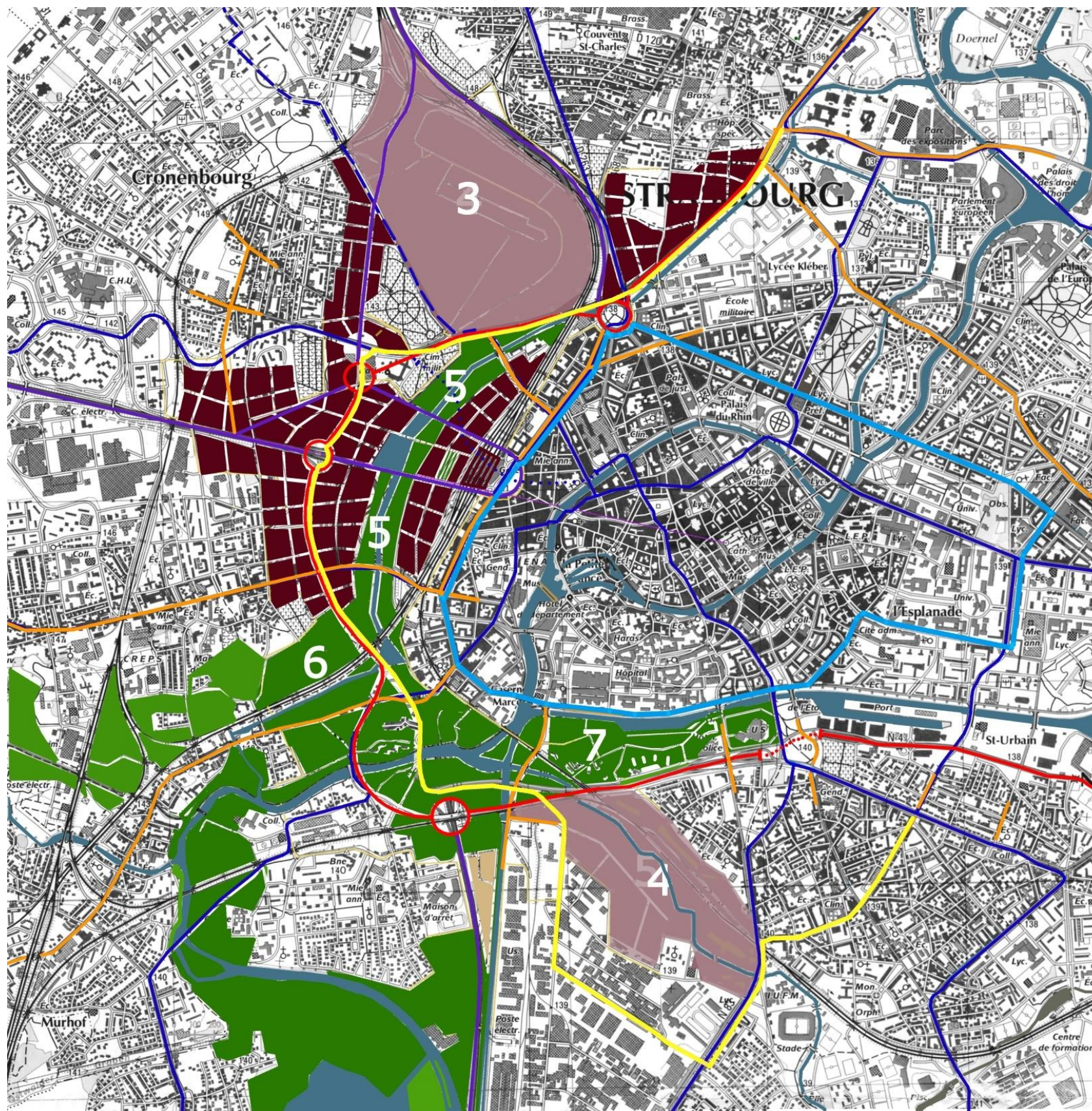
- 1 secteurs plutôt destinés aux logements, équipements et services,
- 2 construction d'une nouvelle gare traversante, bureaux, services, logements, équipements sur la gare basse
- 3 déplacement de la gare basse aux abords de la gare de marchandises et du Marché Gare
- 4 possibilité d'extension du secteur de la Plaine des Bouchers,
- 5 aménagement d'un parc central en liaison avec les parcs de la Montagne Verte et celui du Heyritz, 6-7

RELATIONS DE COHESION

Créations

- d'une ligne circulaire intérieure, desservant de nombreux équipements, et le quartier de la Neustadt en desserrant le carrefour de l'Homme de Fer,
- d'une ligne de première couronne desservant les nouveaux secteurs à urbaniser en liaison avec Hoenheim, et passant par la Plaine des Bouchers et la place du Marché du Neudorf

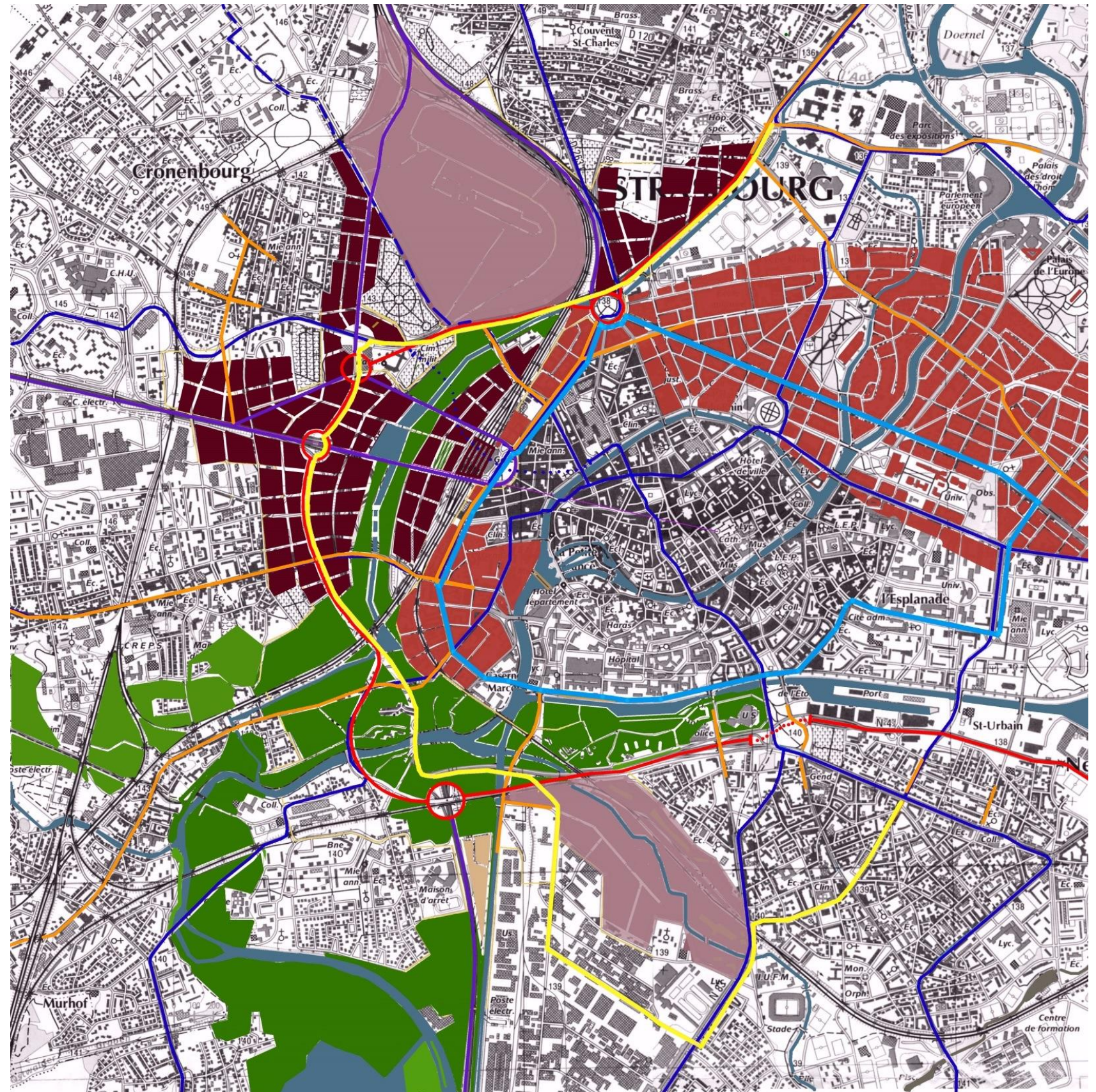




CONDITIONS DE L'URBANITÉ

Déterminer un parcellaire qui définit les espaces publics et dessine les îlots des différents programmes de constructions

Le nouveau quartier en
regard de la Neustadt,
construite d'après le plan de J.G
Conrath à partir de 1880



Quelques images ... rien que des images

L'A35 qui traverse la ville



L'A35 vue depuis le sud



Transformation de l'A35 en boulevard,
hypothèse d'aménagement



Hypothèse d'aménagement, vue depuis le sud

L'A351 en direction du centre ville



Hypothèse d'aménagement, vue depuis l'ouest

réalisées par Ivan Francès-Vercher et Tristan Siebert
Élèves de l'ENSAS en Master 2

transformer l'autoroute... d'autres villes l'on fait ou l'envisagent

New York

Los Angeles

Montréal

Dallas

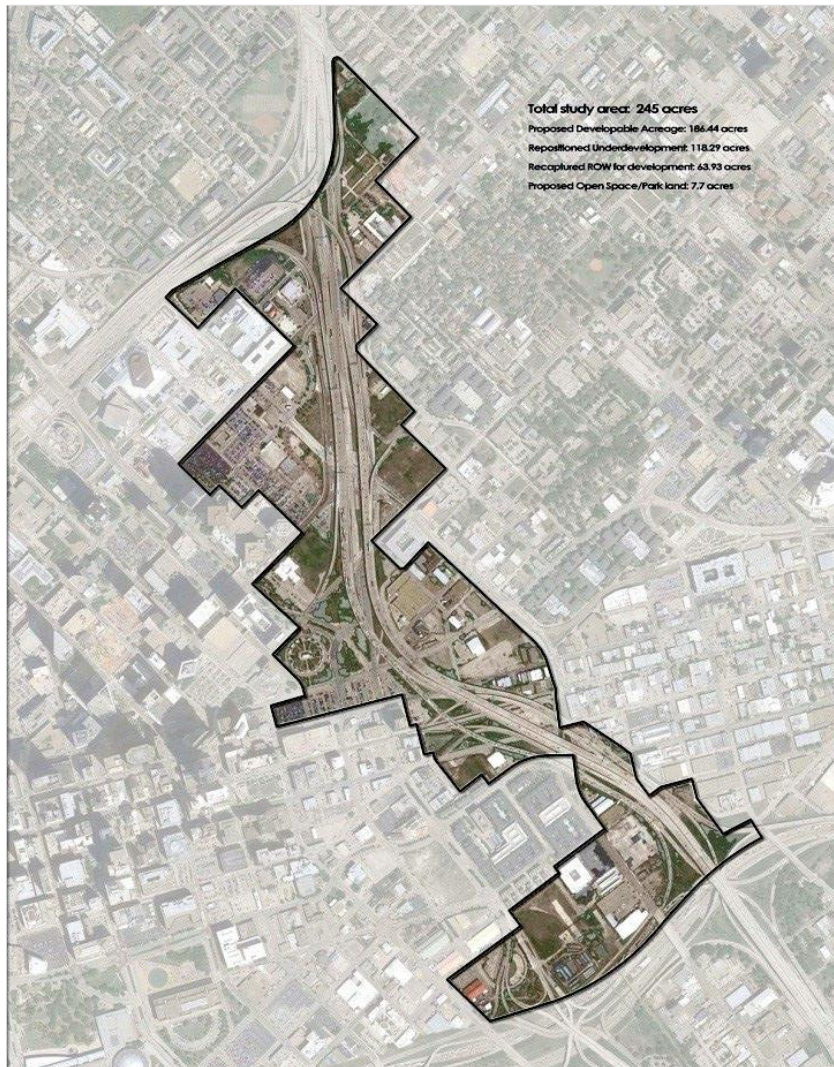
San Francisco

Séoul,

Lyon

Reims

.....



DALLAS L'AUTOROUTE 345

Deux comités pour la suppression de l'autoroute 345, qui traverse Dallas, se sont constitués successivement. Ces deux comités distincts se sont associés pour une campagne municipale, portant sur la création d'un nouveau quartier sur l'emprise de la 345.

Depuis cette campagne le projet est en débat. Il se heurte aujourd'hui au département de transports du Texas

Le débat au sein de la ville porte maintenant sur la place excessive que la voiture occupe dans l'espace public : à suivre.

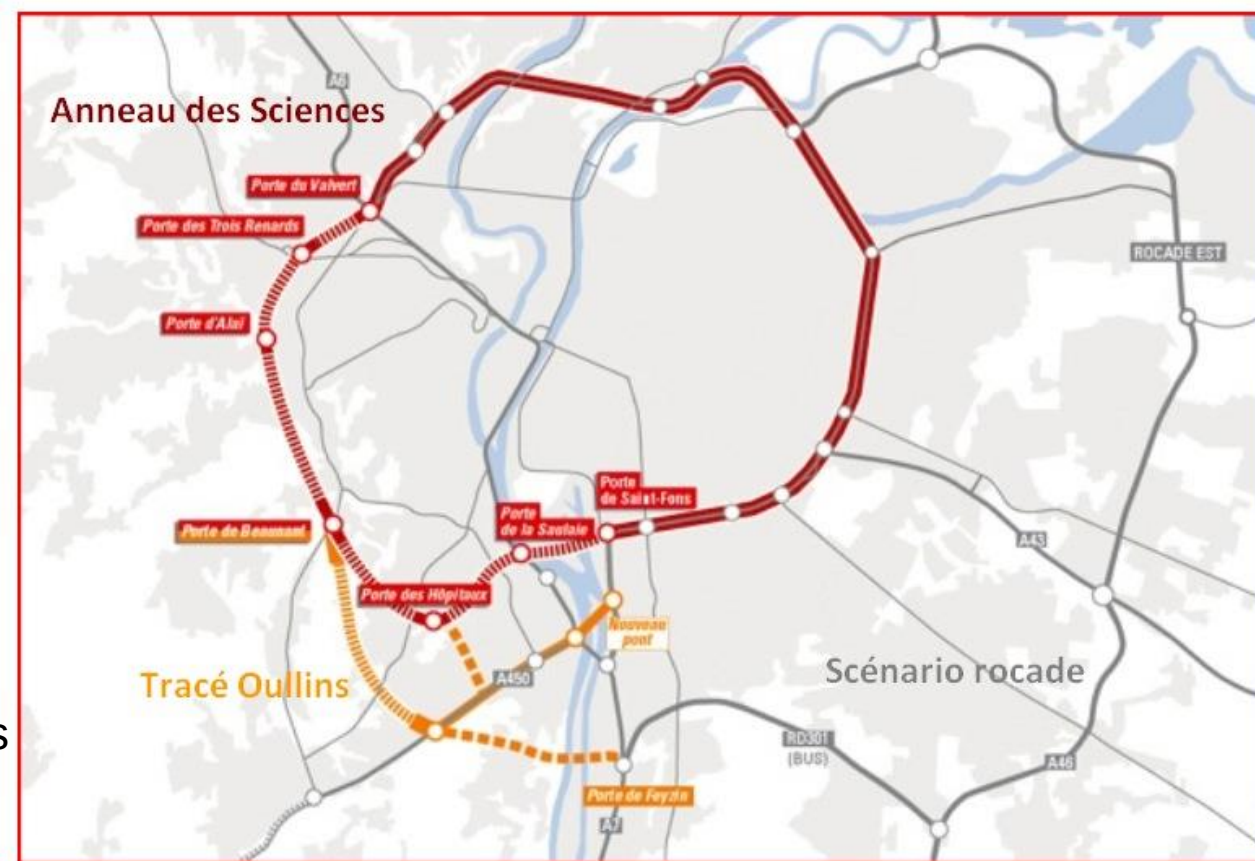
LYON L'ANNEAU DES SCIENCES

L'anneau des sciences va assurer le bouclage du « ring » lyonnais et la suppression de l'autoroute qui traverse la ville le long de la Saône et du Rhône. La réalisation est engagée depuis 2012 et se poursuivra jusqu'en 2030.

Les travaux portent sur:

- La réalisation d'un tronçon souterrain,
- La création de nouvelles lignes de transport en commun,
- De l'apaisement de voiries existantes,
- De la transformation de l'emprise de l'autoroute en boulevard.

30 000 riverains enfin soulagés de leur exposition à la pollution, un boulevard métropolitain généreux avec les modes doux et les piétons, un espace privilégié de la déambulation dans la ville.



2 - REDUIRE LE TRAFIC DE L'A35

remarque préalable

Les projets urbains de grande ampleur se réalisent sur des périodes longues, le plus souvent de plusieurs décennies. Ils demandent que des mesures préparatoires se mettent en place progressivement. La question de la réduction du trafic sur l'A35 ne peut être que le résultat de telles mesures. En conséquence, cette réduction du trafic sur l'A35 est un objectif de long terme qu'il serait vain de vouloir atteindre rapidement, mais qui ne peut être atteint qu'au prix d'une stabilité des politiques publiques sur ces périodes longues.

1. les déterminants du trafic
2. des propositions pour réduire le trafic

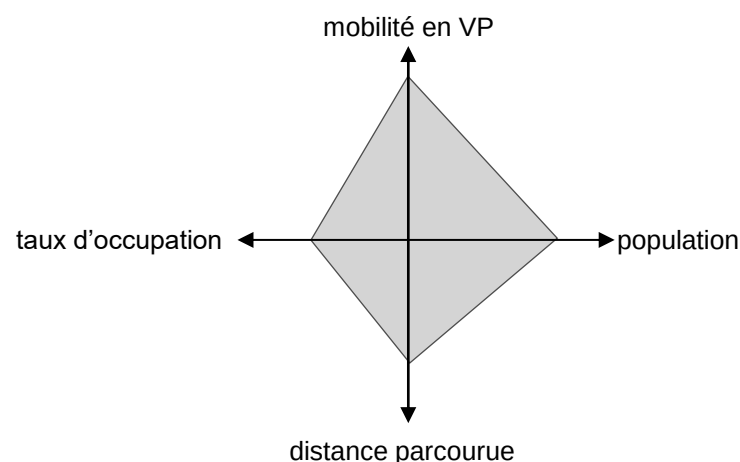
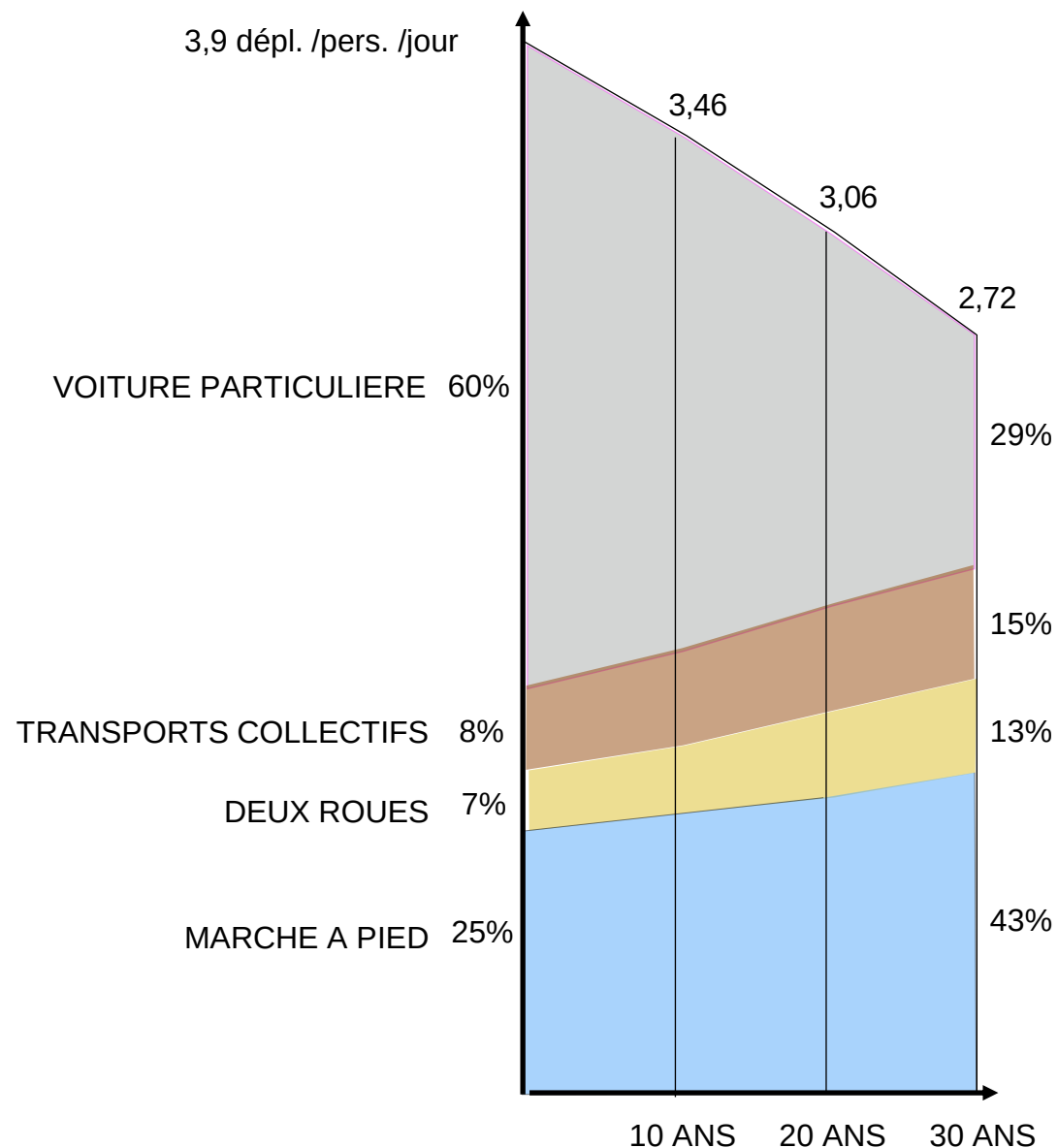
1 - LES DÉTERMINANTS DU TRAFIC

Le trafic journalier total sur A35 -hors transit- mesuré en véhicules qui parcourent le réseau est le produit

- du nombre de déplacements par personne et par jour avec le mode de transport utilisé sur ce réseau (la mobilité dans le mode de transport) divisé par le nombre de personnes dans chaque véhicule (taux d'occupation)
- par le nombre de personnes (population)
- par la distance moyenne parcourue (avec le moyen de transport utilisé sur le réseau concerné)

$$\text{trafic} = (\text{nb. dépl/personne/jour} \times \text{nb. personnes} : \text{nb. personnes par véhicule}) \times \text{distance}$$

Ces quatre facteurs indiquent des domaines d'action sur la formation du trafic



Le report sur quatre axes des valeurs de chaque caractéristique aux horizons successifs étudiés donne une idée des évolutions possibles du trafic

1 - NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR PERSONNE ET PAR JOUR EN VOITURE PARTICULIERE

Deux facteurs principaux: la mobilité totale, et la part de la voiture dans cette mobilité totale.

- la mobilité totale: très liée aux modes de vie et de travail et aux niveaux de vie. L'impact du "numérique" sur ces caractéristiques pourrait à long terme la faire diminuer, prolongeant une tendance récente. Par ailleurs, des changements importants pourraient se produire dans les répartitions des déplacements dans le temps et dans l'espace.
- la part de la voiture particulière: la pression sur l'usage de la voiture la fera diminuer, mais c'est plus dans la mise en oeuvre d'offres alternatives (transports collectifs et deux roues) et dans une amélioration des conditions du déplacement à pied, à la fois en termes d'agrément, qu'en termes de distances (voir ci après)

La simulation ci-contre montre qu'avec des taux d'évolution annuels faibles, compris entre 1 et 2%, de la pratique de la marche à pied, des deux roues et des transports collectifs, à long terme, les évolutions peuvent être significatives.

2- LE TAUX D'OCCUPATION DES VOITURES

Le covoiturage augmente ce taux. Des gains sont encore probables. Pour autant, la marge de progression paraît assez limitée, sans être négligeable.

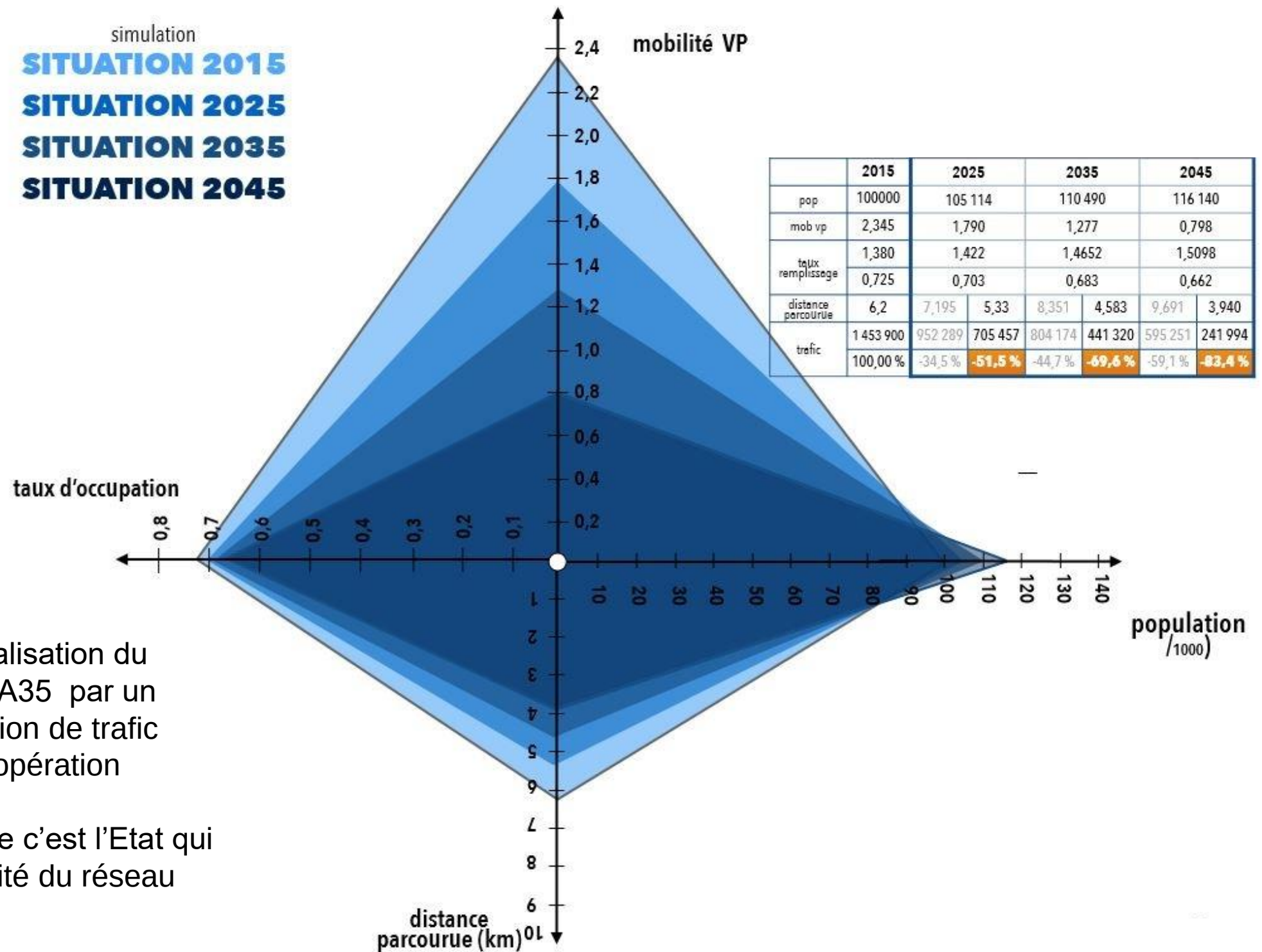
3- LA POPULATION

C'est le facteur sur lequel la prise est la plus faible. On peut retenir qu'elle continue à croître au rythme moyen des dernières décennies.

4- LA DISTANCE PARCOURUE

La distance parcourue est la donnée est la plus stratégique. Diminuer le nombre de déplacements en voiture a des effets sur le trafic d'autant plus limités que la distance s'allonge. Cet allongement est une tendance lourde. Elle est corrélée à l'augmentation des performances des moyens de transport (autoroutes et aussi TER), augmentation qui a largement favorisé l'étalement urbain.

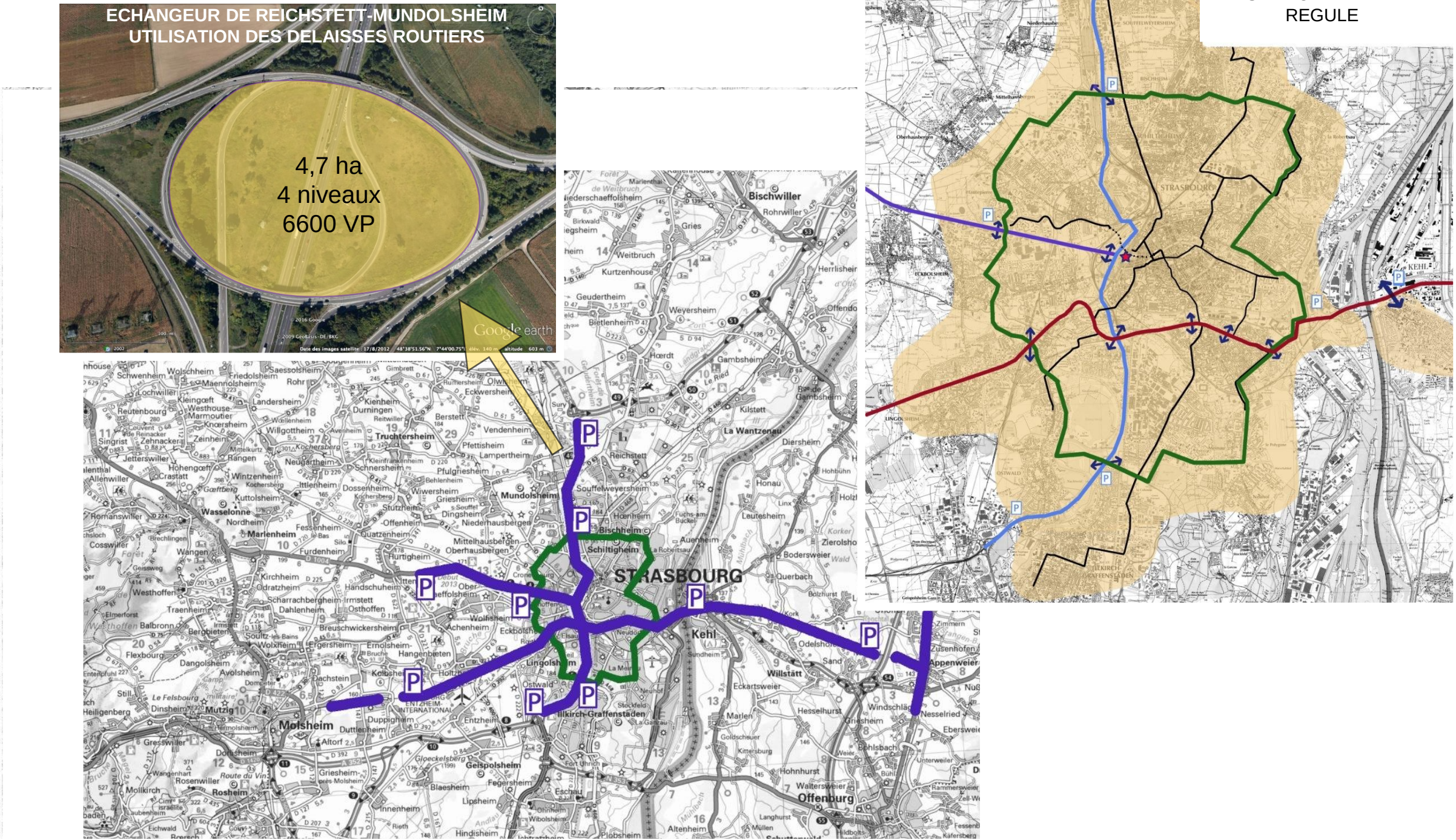
simulation
SITUATION 2015
SITUATION 2025
SITUATION 2035
SITUATION 2045



A l'horizon de la réalisation du remplacement de l'A35 par un boulevard la réduction de trafic atteinte rend cette opération acceptable.
on rappellera ici que c'est l'Etat qui assurera la continuité du réseau autoroutier

2 - DES PROPOSITIONS POUR RÉDUIRE LE TRAFIC

Filtrer les trafics entrants, limiter le stationnement de longue durée non résident



Achever le réseau de transports collectifs en maillant le réseau à **trois** niveaux, pour :

- assurer la diffusion des flux d'échange en multipliant les correspondances entre le réseau ferré régional et le réseau urbain, (transfert des flux d'échange)
- faciliter un développement mieux réparti du territoire (tendre vers la "ville des courtes distances")
- désengorger le noeud central du réseau

